



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 126]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 14, 2000/भाद्र 23, 1922

No. 126]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 14, 2000/BHADRA 23, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 सितम्बर, 2000

सं. टीएएमपी/73/2000-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्याम की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/73/2000-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2000 के 31वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के एक प्रस्ताव से संबंधित है। यह प्रस्ताव जेएनपीटी में एमबीपीटी चैनल का प्रयोग करते हुए व्यवसाय करने वाले पोतों से मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) की ओर से पत्तन शुल्क वसूल करने से संबंधित एक खण्ड को शामिल करते हुए अपनी दरों के मान में संशोधन करने से संबंधित है।

2. अपने प्रस्ताव में जेएनपीटी ने उल्लेख किया है कि जेएनपीटी में एमबीपीटी चैनल का प्रयोग कर व्यवसाय करने से संबंधित, एमबीपीटी के साथ 23 अगस्त, 1989 को हुए करार के अनुसार वह एमबीपीटी का लागू पत्तन शुल्क वसूल कर सकता है। जेएनपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि इस प्रावधान के जेएनपीटी की दरों के मान में शामिल न किए जाने से पत्तन-प्रयोक्ताओं को अपने मालिकों से पत्तन शुल्क वसूल करने में कठिनाइयां हो रही हैं। तदनुसार, जेएनपीटी ने अपनी दरों के मान में इस संबंध में एक शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

3. उपलब्ध रिकार्डों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित देखा गया है :—

- एमपीटी अधिनियम की धारा 50ख की शर्तों के अनुसार एमबीपीटी, उसकी पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने वाले और कार्गो प्रचालनों के लिए जेएनपीटी से व्यवहार करने वाले पोतों पर पत्तन शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल करने का हकदार होगा।
- इस पद्धति का प्रचलन करीब 11 वर्षों से है, जो एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच हुए करार पर आधारित है।
- जेएनपीटी का यह प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के अनुरोध से भिन्न है।

4. उपरोक्त तर्कों के परिणामस्वरूप यह प्राधिकरण निम्नलिखित खण्ड को वर्तमान पत्तन शुल्क अनुसूची के पश्चात् शामिल करते हुए जेएनपीटी की दरों के मान में संशोधन का अनुमोदन करता है :—

“उपरोक्त उल्लिखित जेएनपीटी की पत्तन देयताओं के अलावा, एमबीपीटी प्रशुल्क के अनुसार अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा जो कि निम्नवत है :—

प्रभारित पोत	प्रति जीआरटी पत्तन शुल्क देयता	समान पोतों पर शुल्क प्रायः कब प्रभारित होगा
पोत, जो मुम्बई पत्तन की सीमाओं में प्रवेश करता है, लेकिन एमबीपीटी से कोई कार्गो या यात्री न तो लेता है अथवा न ही उतारता है (ऐसे उतारे गए और पुनः लदान किए गए कार्गो के अलावा, जिनकी मरम्मत आवश्यक है)।	एमबीपीटी प्रशुल्क के अनुसार पत्तन देयताओं का आधा	उसी माह में एक बार”

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 14th September, 2000

No. TAMP/73/2000-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Section 49B of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Jawaharlal Nehru Port Trust, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/73/2000-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 31st day of August, 2000)

This case relates to a proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) to amend its Scale of Rates by inclusion of a clause relating to the port dues collected on behalf of the Mumbai Port Trust (MBPT) from the ships calling at the JN Port for using the MBPT channel.

2. In its proposal, the JNPT has stated that, according to an agreement with the MBPT signed on 23 August, 1989 relating to the use of the MBPT channel by ships calling at the JNPT, it is required to collect the applicable port dues of the MBPT. The JNPT has also stated that, due to non-inclusion of this provision in the JNPT Scale of Rates, port-users were facing difficulties in recovering the same from their Principals. Accordingly, the JNPT has proposed to include a condition in this regard in its Scale of Rates.

3. Based on the records available, and based on a collective application of mind, it is observed as follows :

- The MBPT entitled to charge 50% of the Port Dues on vessels entering into its port limits and proceeding to JNPT for cargo operations in terms of Section 50B of the MPT Act.
- This practice has been in vogue for nearly 11 years based on an agreement between the MBPT and the JNPT.
- The proposal of the JNPT is in deference to a request of users.

4. In the result and for the reasons given above, the Authority approves amendment to the Scale of Rates for the JNPT by inserting the clause given below after the existing Schedule of Port Dues :

"Apart from the Port Dues of the JNPT mentioned above, an additional charge will be made as per the MBPT Tariff, which is as follows :—

Vessels chargeable	Rate of Port Dues per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessels
A vessel which enters the Mumbai Port limits but does not discharge or take in any cargo or passenger from the MBPT (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs).	½ of the Port Dues as per MBPT Tariff.	Once in the same month"

S SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/143/2000/Exty]

7. सीओपीटी के दरों के मान में मोटरकारों के लिए कोई अलग घाटशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। इसे देखते हुए, मोटरकारों पर घाटशुल्क अनिर्दिष्ट मदों की श्रेणी के अंतर्गत लगाया जाता है, जिसके लिए अनुमोदित घाटशुल्क दर 0.2% मूल्यानुसार है।

सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि वर्तमान दर सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दर से भी कम है, सीएचपीटी के मामले में, यह प्राधिकरण आरओआरओ प्रणाली प्रयोग करते हुए मोटर कारों के निर्यात के लिए 0.3% मूल्यानुसार दर पर घाटशुल्क का पहले ही अनुमोदन कर चुका है। इस परिदृश्य के मददेनजर, सीओपीटी के दरों के मान में मोटरकारों के लिए लागू वर्तमान घाटशुल्क दर तर्कसंगत पाई गई है और उसे बदलने की आवश्यकता नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि सीओपीटी ने आश्वासन दिया है कि एक सुनिश्चित मात्रा में मोटर कार यातायात की स्थिति में वे घाटशुल्क दर में और कमी करने पर विचार कर सकते हैं। तथापि, एसएसएल ने सीओपीटी के माध्यम से भविष्य में प्रहस्तन किए जाने वाले प्रस्तावित यातायात की मात्रा के बारे में कोई आश्वासन नहीं दिया है।

सीओपीटी के दरों के मान में मोटरकारों के लिए अलग घाटशुल्क मद शामिल नहीं है। शायद, इस समय यातायात की कम मात्रा के कारण ऐसा निर्दिष्ट करना आवश्यक नहीं है। तथापि, प्रयोक्ताओं के दिमाग से भ्रम हटाने के लिए सीओपीटी को यातायात बढ़ने पर अपने दरों के मान में मोटर कारों के लिए घाटशुल्क की एक अलग मद शामिल करने का परामर्श दिया जाता है। ऐसा करते समय, सीओपीटी के लिए यह उचित रहेगा कि अधिक उत्पादन बढ़ाने के लिए मात्रात्मक छूट (अर्थात् स्लाइडिंग स्केल) लागू करें।

8. आवेदक ने जेएनपीटी के दरों के मान में रियायतों की उपलब्धता के उदाहरण का उल्लेख करते हुए मोटर कारों के तटीय परिवहन के लिए घाटशुल्क की रियायती दर का भी अनुरोध किया है। सरकार की नीति तटीय यातायात के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायतें देने के पक्ष में रही है। यह तटीय यातायात बढ़ाने की दिशा में एक कदम है। परंतु, कार्गो-संबद्ध प्रभारों में छूट देने की ऐसी कोई उल्लिखित नीति नहीं है, यद्यपि ऐसी कार्रवाई पर कोई कानूनी प्रतिबंध नहीं है। परिणामतः, पत्तन न्यासों ने अपने दरों के मान में ऐसी कोई रियायतें शामिल नहीं की हैं। वस्तुतः, सीओपीटी ने पहले ऐसा प्रावधान शामिल किया था, जिसे बाद में हटा दिया गया। जेएनपीटी के दरों का मान, जोकि इस प्राधिकरण के गठन से पहले अनुमोदित किया गया था, में आवेदक द्वारा उल्लिखित के अनुसार मोटर कारों के तटीय परिवहन के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रावधान शामिल है।

तटीय नौवहन को प्रोत्साहित करने की भारत सरकार की नीति के अनुसार, यह प्राधिकरण अभी तक पोत-संबद्ध प्रभारों में तटीय पोतों को रियायतें देता रहा है। तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत देने का मामला सभी महापत्तनों के लिए एक साझा मुद्दा है और ऐसे मुद्दे पर अलग-अलग पत्तन न्यास के संबंध में अलग-अलग निर्णय देने से हितों के परिहार्य विवाद उत्पन्न हो सकते हैं। इसी प्रकार, यदि तटीय कार्गो के लिए रियायत दी जाती है तो यह बिना किसी भेदभाव के सभी वस्तुओं पर एकसमान रूप में लागू होगी। इसलिए अलग-अलग वस्तुओं के मामले में ऐसी रियायत पर विचार करना सुविधाजनक रूप में संभव नहीं हो सकता। इस प्राधिकरण को यह भी जानकारी है कि कुछ पत्तन न्यास सड़क/रेल यातायात पर दबाव कम करने के लिए तटीय यातायात में आर्थिक सहायता देने के पत्तनों के मत के विरुद्ध है।

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और सीएचपीटी से प्राप्त इसी प्रकार के प्रस्तावों पर विचार करते समय इस प्राधिकरण ने इसी प्रकार की टिप्पणियां की थी। इन मामलों से संबंधित अपने आदेशों में इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी और सीएचपीटी को कार्गो संबद्ध प्रभारों में रियायत के विस्तार से संबंधित उनके प्रस्तावों पर

भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) के मंच पर चर्चा कराने का परामर्श दिया था ताकि अंतिम विचार के लिए इसके निहितार्थों का समन्वित मूल्यांकन सामने आ सके । हमें अभी तक एमबीपीटी और सीएचपीटी से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई ।

इस मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान सीओपीटी तटीय यातायात में सीआरसी को रियायतें देने के बारे में एक समन्वित दृष्टिकोण तैयार करने के लिए यह मुद्दा आईपीए के साथ उठाने के लिए भी सहमत हो गया था । जब तक यह स्थिति है, तब तक अकेले मैसर्स एसएसएल के अभ्यावेदन पर विचार करना संभव नहीं हो सकता ।

यद्यपि हमने पत्तनों को सभी महापत्तन न्यासों का समन्वित दृष्टिकोण तैयार करने के लिए परामर्श दिया है, ऐसा हो सकता है कि सभी पत्तन लंबे समय तक प्रत्युत्तर न दे सकें । यदि पत्तन न्यास एक तर्कसंगत अवधि के भीतर समन्वित दृष्टिकोण देने में असफल रहते हैं, तब यह प्राधिकरण इस मुद्दे का निर्णय करने का स्वतः प्रयास कर सकता है । किसी भी स्थिति में यह पूरी आशा की जाती है कि यह प्राधिकरण इस विषय पर अगले 4-6 महीने के समय में निर्णय करने की स्थिति में होगा ।

9. आवेदक ने मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने की बजाय एक ईकाई दर अपनाने के लिए भी कहा है । यह उल्लेखनीय है कि कोचीन सहित अधिकतर महापत्तनों में मोटर वाहनों के लिए घाटशुल्क अनुसूची में कोई अलग दर नहीं है और इसे "अन्य अनिर्दिष्ट कार्गो" के रूप में वर्गीकृत किया गया है तथा मूल्यानुसार आधार पर भारित किया जाता है ।

इस समय, महापत्तन न्यासों में घाटशुल्क भारित करने के आधार में कोई एकरूपता नहीं है । घाटशुल्क अनुसूची भार/ईकाई/मूल्यानुसार आधारित दरों का एक मिश्रण है । घाटशुल्क के आधार के मानकीकरण का प्रश्न इस प्राधिकरण का ध्यान आकर्षित करता रहा है । यह मानना होगा कि मूल्यानुसार की अवधारणा "कर" संग्रहण के लिए संगत हो सकती है, परंतु पत्तन प्रदान की गई सेवाओं के लिए 'शुल्क' एकत्र कर रहे हैं । इसे देखते हुए, यह उचित है कि घाटशुल्क दरें ईकाई अथवा भार के अनुसार होनी चाहिए । मानकीकरण के संबंध में निर्णय करते समय यह प्राधिकरण मूल्यानुसार की अवधारणा का त्याग करने की संभावना की भी जांच करेगा । यह ऐसा मुद्दा है, जोकि सीओपीटी अथवा मोटर कारों तक सीमित नहीं है, बल्कि सभी महापत्तनों और अनेक वस्तुओं के लिए साझा तौर पर संगत है । जब तक इस प्राधिकरण द्वारा मूल्यानुसार पद्धति के बारे में अंतिम दृष्टिकोण अपनाया नहीं जाता, तब तक सीओपीटी सहित महापत्तनों में मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने की वर्तमान पद्धति जारी रखने की अनुमति दी जाती है ।

10. एसएसएल ने पीसीसी में पोतों के मामले में जीआरटी के संदर्भ में पोत संबद्ध प्रभारों में कमी करने का मुद्दा भी उठाया है । इसने तर्क दिया है कि जीआरटी पर आधारित पोत संबद्ध प्रभार प्रतिकूल होंगे क्योंकि इसके डीडब्ल्यूटी के साथ तुलना करने पर पीसीसी पर जीआरटी बहुत अधिक होता है । यह मुद्दा मोटर कारों पर घाटशुल्क के मुख्य मुद्दे से बिल्कुल भिन्न है, जिसके बारे में एसएसएल के अभ्यावेदन में उल्लेख किया गया है । तथापि, सीओपीटी इस मांग की जांच कर सकता है और यदि मांग न्यायोचित पाई जाती है तो प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा सकता है । प्रसंगवश, हमें भी प्रशुल्क लगाने के आधार के रूप में जीआरटी की बजाय डीडब्ल्यूटी के बारे में विचार करना पड़ सकता है । अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए पद्धति जीआरटी (और डीडब्ल्यूटी नहीं) के पक्ष में बताई जाती है ।

11. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एतद्वारा इस मामले को इसी चरण में बंद करता है। इस मामले को बंद किए जाने के बावजूद, जब भी यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों के लिए साझा तौर पर तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत देने का निर्णय करता है, कार्गो के तटीय-परिवहन का काम करने वाली अन्य एजेंसियों की भांति एसएसएल को स्वतः ही राहत मिलेगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 19th September, 2000

No. TAMP/41/2000-COPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation from M/s. Shahi Shipping Limited for fixing Coastal tariff at the Cochin Port for import/export of motor vehicles, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/41/2000-COPT

M/s Shahi Shipping Limited

.....

Applicant

Versus

The Cochin Port Trust

.....

Non-applicant

ORDER

(Passed on this 31st day of August 2000)

1.1 This case relates to a representation from M/s Shahi Shipping Limited (SSL) requesting for fixation of coastal tariff at all the major ports in general and in particular at the Chennai and Cochin ports for importing/exporting motor vehicles including utility vehicles by RORO Carriers.

1.2 In its representation, the SSL has pointed out the possibilities of moving the automobiles manufactured at Chennai and Mumbai belts by sea between the ports of east and west coasts, particularly from Chennai to JNPT, Chennai to Cochin, and JNPT to Cochin. It has also mentioned that only the JNPT has a provision in its tariff schedule for coastal movement of motor vehicles and similar provision does not exist in the scales of rates of the Chennai and Cochin Ports. In this backdrop the SSL has requested this Authority to fix a coastal tariff for importing/exporting motor vehicles by RORO carriers.

2. The SSL had also approached the Chennai Port Trust (CHPT) with the proposal to fix a reasonable rate for coastal movement of cars between Chennai/JNPT/Mumbai by Pure Car Carriers (PCC). However, the CHPT on its own submitted a proposal for fixing wharfage rates for motor cars/jeeps/vans loaded in the RORO system. This Authority has already passed an Order on 19 July 2000 approving, with some modification, the proposal of the CHPT. In view of this development, the representation of the SSL was registered as a case under the Cochin Port Trust (COPT) for further consideration.

3. The COPT was requested to comment on the representation of the SSL. In its reply, the COPT has stated that the existing rate of wharfage for motor cars is 0.2% ad valorem which is less than the wharfage at the CHPT. The COPT has also pointed out that it may consider a further reduction in the rates, in case of a committed movement of certain quantum of cargo by the party through the COPT.

4.1 In accordance with the procedure prescribed, the representation of the SSL along with a copy of the comments furnished by the COPT was circulated to the concerned users/representative bodies of port users.

4.2 The Indian National Ship-owners Association (INSA), the Shipping Corporation of India (SCI) and the Cochin Custom House Agent's Association (CCHAA) have requested this Authority to consider the representation of the SSL favourably. The INSA & SCI have also requested this Authority to consider fixing a concessional tariff for all major ports for commodities moving along the Indian Coast in break bulk and also for coastal containers.

5. A joint hearing in this case was held on 11 August 2000 at the COPT. During the joint hearing, the SSL reiterated the points mentioned in its representation and also pointed out that the Major Port Trust Act, MS Act, Inland Waterbase Act, etc were framed before the full development of coastal shipping and, hence, did not contain any separate provision for coastal traffic. It had also pleaded for fixing of wharfage of motor cars at a unit rate and not on ad valorem basis. Further, the SSL also requested for a reduction in vessel related charges with reference to GRT in the case of PCC vessels since the charges based on GRT would work adversely for PCCs. The COPT expressed its willingness to consider the proposal provided the SSL could commit to an acceptable volume of traffic.

6. This case basically involves two issues :

- (i) Fixing a wharfage rate for shipment of motor cars from the COPT.
- (ii) Grant of concession in the wharfage for coastal movement of motor cars.

7. In the Scale of Rates of the COPT, there is no separate wharfage rate prescribed for motor cars. That being so, wharfage on motor cars is being levied under the category of unspecified items for which the approved wharfage rate is 0.2% ad valorem.

The COPT has pointed out that the existing rate is even less than the rate proposed by the CHPT. In the case of CHPT, the Authority has already approved a wharfage rate of 0.3% ad valorem for export of motor cars using RORO system. Viewed in this perspective, the existing wharfage rate applicable for motor cars in the Scale of Rates of the COPT is found to be reasonable and do not require any alterations. It is noteworthy that the COPT has also assured to consider a further reduction in the wharfage rate, in case of a committed volume of motor car traffic. The SSL, however, has not been able to give any assurance of the volume of traffic it proposes to handle in future through the COPT.

The COPT Scale of Rate does not contain a separate wharfage item for motor cars. Perhaps, the miniscule volume of this traffic at present does not warrant such a specification. In order to avoid confusion in the minds of users, however, the COPT is advised to introduce a separate item of wharfage for motor cars in its Scale of Rates, when traffic picks up. While doing so, it will be worthwhile for the COPT to introduce volume discounts (i.e. a sliding scale) to encourage more throughput.

8. The applicant has also requested for concessional rate of wharfage for coastal movement of motor cars citing the example of availability of such concession in the JNPT Scale of Rates. The Government Policy has been in favour of giving concessions in vessel related charges for coastal traffic. This is meant to be a step for promoting coastal traffic. But, there is no such stated policy for giving concessions in cargo related charges although there is no legal bar to such action. Consequently, port trusts have not introduced any such concessions in their Scales of Rates. In fact, the COPT which had earlier incorporated such a provision went back to delete it. The JNPT Scale of Rates, which was approved prior to the constitution of this Authority, does contain, as cited by the applicant, a provision for concessional tariff for coastal movement of motor cars.

In line with the policy of the Govt. of India to encourage coastal shipping, the Authority has so far been allowing concession to coastal vessels in the Vessel Related Charges. The matter of extending the concession to cargo related charges for coastal traffic is an issue of common concern to all the Port Trusts; and, as an issue on which separate decisions in respect of individual Port Trusts can give rise to avoidable conflicts of interests. Likewise, concession for coastal cargo, if allowed, shall be uniformly applicable to all commodities without any discrimination. It may not, therefore, be conveniently possible to consider such a concession in the case of individual commodities. This Authority is also aware that some of the Port Trusts are opposed to the idea of ports subsidising coastal traffic for easing pressure on road / rail traffic.

Similar observations were made by this Authority while considering similar proposals from the Mumbai Port Trust (MBPT) and the CHPT. In its orders relating to these cases, this Authority advised the MBPT and the CHPT to get their proposals relating to extension of concession to cargo related charges discussed in the forum of the Indian Ports Association (IPA) so that a coordinated appraisal of its implications can emerge for final consideration. We have not received any feedback from the MBPT and the CHPT so far.

During the joint hearing in this case, the COPT has also agreed to take up this issue with the IPA to formulate a coordinated viewpoint about extending the concessions to the CRCs in coastal traffic. Till this happens, it may not be possible to consider the representation of M/s. SSL in an isolated manner.

Even though we have advised the ports to formulate a coordinated view of all the major port trusts, it may be possible that the ports do not respond for a length of time. In case the port trusts fail to give a coordinated viewpoint within a reasonable period, this Authority can take a suo motu initiative to get this issue decided. In any event, it is reasonably expected that this Authority will be in a position to decide on this subject within the next 4 - 6 months' time.

9. The Applicant has also asked for adoption of a unit rate instead of prescribing the wharfage on an ad valorem basis. It is to be recognised that in most of the major ports, including Cochin, there is no separate rate in wharfage schedule for motor vehicles and it is classified as "other unspecified cargo" and charged on an ad valorem basis.

Presently, there is no uniformity in the basis of charging wharfage among the Major Port Trusts. The wharfage schedule is a mix of weight / unit / ad valorem based rates. The question of standardisation of the basis of wharfage has been engaging the attention of this Authority. It is to be recognised that the ad valorem concept may be relevant for collection of 'tax', but ports are collecting 'fees' for services rendered. That being so, it is appropriate to have wharfage rates with reference to unit or weight. While deciding on standardisation, this Authority shall also examine the possibility of doing away with the ad valorem concept. This is an issue, which is not confined either to the COPT or motor cars but relevant commonly to all the Major Ports and many of the commodities. Till a final view is taken by this Authority on the ad valorem approach, the existing method of prescribing wharfage on ad valorem basis in Major Port Trusts including in the COPT is allowed to continue.

10. The SSL has also raised the issue of reduction in the vessel-related charges with reference to GRT in the case of PCC vessels. It has argued that the vessel related charges based on GRT will work adversely as GRT on PCC is very high when compared to its DWT. This issue is totally different from the main issue of wharfage on motor cars, which has been

agitated in the representation of the SSL. The COPT may, however, examine this demand further and come up with a proposal, if the demand is found justified. Incidentally, we may also have to take a view about going back from GRT to DWT as a basis for levy of tariffs. Internationally the practice is reported to be in favour of going by GRT (and, not DWT) for tariff purposes.

11. In the result and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority hereby closes this case at this stage. Notwithstanding the closure of this case, the SSL, like other agencies dealing with coastal movement of cargo, will automatically receive relief, if and when the Authority decides to introduce a concession in cargo related charges for coastal traffic commonly for all major port trusts.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/143/2000/Exty.]